

Carlos García Vázquez: 'La ciudad contemporánea nació como un gran negocio'

Reportaje publicado por Nicolás Valencia en Plataforma Arquitectura (Chile), 8 de febrero de 2017

A raíz de la publicación de *Teorías e Historia de la Ciudad Contemporánea* (2016, Editorial Gustavo Gili), conversamos con su autor, Carlos García Vázquez, quien ha desarrollado una intensa investigación centrada entre 1882 y 2007 sobre esa 'criatura incierta' y compleja que es la ciudad, en tres tiempos: Metrópolis, Megalópolis y Metápolis.

Centrado en el análisis de quienes *"tradicionalmente han lidiado con los aspectos espaciales"* (sociólogos, historiadores y arquitectos), este libro expone las fuerzas sociales, económicas y políticas que estructuran para sus propios intereses la planificación, transformación, explotación y desarrollo de la ciudad. En 120 años, la urbe pasó de ser el lugar donde *"la gente se moría de ciudad"* a inesperado símbolo de desarrollo personal y prosperidad económica, pero, ¿realmente triunfaron las ciudades?

"Sí", plantea García Vázquez en esta conversación, pero pagamos un alto precio.

¿Por qué leer la ciudad bajo el prisma de sociólogos, historiadores y arquitectos?

Carlos García Vázquez (CGV): La ciudad contemporánea es una criatura compleja, difícil de descifrar desde una única disciplina. En ella conviven personas, edificios, infraestructuras, percepciones y sentimientos, por eso ha sido objeto de análisis de múltiples disciplinas: la economía, la política, la psicología, la semiótica y, por supuesto, la arquitectura y el urbanismo. Yo comencé a estudiarla hace 20 años, cuando hice mi tesis doctoral, y siempre deseé tener a mano un texto que organizara críticamente todas esas fuentes de conocimiento.

Teorías e Historia de la Ciudad Contemporánea es un intento de responder a ese deseo, y los tres profesionales que tradicionalmente han lidiado con los aspectos espaciales de la ciudad han sido los sociólogos, los historiadores y los arquitectos.

¿Por qué esta drástica transformación de la ciudad sucede en la Revolución Industrial?

CGV: En realidad el libro no comienza con la Revolución Industrial, sino con la Segunda Revolución Tecnológica, la de los motores de gasolina y eléctrico, que se produjo en la década de 1880. Desde mi punto de vista es entonces cuando nace la ciudad contemporánea, la Metrópolis, un ente radicalmente complejo.

¿Y por qué la burguesía es la que reacciona y no otros estamentos?

CGV: La burguesía, detentadora del poder, intentó organizar y gestionar la ciudad para evitar, entre otras cosas, que miles de personas siguieran "muriendo de ciudad".

¿Cómo canalizó la burguesía esa transformación?

CGV: En realidad se trató de un acuerdo a tres bandas, un acuerdo que se configuró en torno a un objetivo que había sido marcado por las grandes empresas monopolistas: conquistar los mercados internacionales. Esto fue especialmente evidente en Alemania: AEG

necesitaba vender turbinas en Francia; ThyssenKrupp, acero en Estados Unidos; y Siemens, transformadores en Gran Bretaña.

Sin embargo, la gran amenaza era la conflictividad de la clase obrera, que en aquellos años ya había sido concienciada de su poder por el marxismo. La burguesía, la elite económica, le ofreció mejores salarios y beneficios sociales (seguros de enfermedad, jubilación, etc.). El gobierno aprobó leyes que humanizaron el mercado laboral (limitación de la jornada a ocho horas, prohibición del trabajo infantil, etc). Y la clase obrera se dedicó a producir. En definitiva, burguesía, gobierno y trabajadores decidieron caminar juntos en pos de un peligrosísimo nacionalismo económico que les conduciría a dos guerras mundiales.

¿Realmente triunfaron las ciudades?, ¿quién las hizo triunfar?, ¿qué triunfó exactamente?

CGV: Triunfaron. Las hizo triunfar el capitalismo moderno, que las necesitaba como centros de decisión, producción y distribución. Pero también triunfó un modelo de vida. Inesperadamente, la gente encontró en ellas cosas que acabaron siendo esenciales para su felicidad personal: la libertad, el anonimato, oportunidades... en definitiva, una vida interesante que les permitía realizarse. Es cierto que también pagó un alto precio por todo ello: soledad, inestabilidad, confusión, pérdida de identidad... Pero valió la pena, hoy lo sabemos.

Desde el conflicto de los sociólogos a fines del siglo XIX en Chicago, la migración es un factor constante en su análisis. ¿Cuál ha sido su rol?

CGV: Depende. La identificación inmigración-ciudad es relativa: es cierta cuando nos referimos a los movimientos campo-urbe; pero no lo es tanto cuando nos referimos a los movimientos trasfronterizos. La llegada masiva de inmigrantes extranjeros no se produjo hasta finales del siglo XIX, y a ciudades muy determinadas, como Chicago o Nueva York. En la década de 1930 Hitler todavía se extrañaba de ver personas de raza negra por las calles de Berlín. Incluso hoy hay muchas grandes ciudades donde la presencia de inmigrantes extranjeros es escasa, lo cual es lógico en lugares donde la situación económica no lo permite, como El Cairo o La Paz, pero más difícil de entender en ciudades ricas como Tokio o Seúl. En estos casos la única explicación es de carácter cultural. En definitiva, el binomio ciudad-inmigración es relativo.

¿Por qué se racionalizó la metrópolis?

CGV: La base de pensamiento desde la que la burguesía reaccionó a la irrupción de la Metrópolis fue el positivismo, una filosofía que confiaba a la ciencia y la técnica la solución de todos los problemas. Se puso en marcha entonces un proyecto de racionalización top-down en el que estuvieron involucrados políticos, empresarios, profesionales y la gente en general. Así nació, en los estertores del siglo XIX, la sociedad moderna.

La cotidianidad de una joven que viviera en un suburbio berlinés en torno a 1900 era muy similar a la de una joven de hoy en día: se levantaría a las 6 de la mañana, tomaría un tren de cercanías a una de las estaciones centrales de la ciudad, enlazaría con la red de Metro, que la llevaría a un gigantesco edificio de oficinas donde trabajarían cientos de personas. Esta forma de vida -racional y moderna- existía hace ya 140 años. Los arquitectos necesitaron 40 años más, hasta la década de 1920, para darle una expresión espacial. No ocurrió lo mismo con ingenieros, sociólogos o geógrafos, que supieron reaccionar inmediatamente. Fue nuestro gran fracaso histórico.

¿Por qué reaccionamos tan tarde?

CGV: Por ceguera. No fuimos capaces de ver la sociedad moderna que comenzaba a rodearnos. Encerrados en las torres de marfil de la academia, seguimos pensando que las fuentes de la arquitectura eran, ante todo, el arte y la historia. Y eso ya no era verdad, el mundo estaba capotando, y lo que quedaba bocarriba eran la ciencia y la tecnología. Por eso no supimos lidiar con la avalancha de nuevas tipologías que se nos vino encima, las tipologías de la modernidad. El resultado fueron ultratecnificadas estaciones de tren neoclásicas, complejísimos centros comerciales neogóticos, revolucionarios hoteles neobizantinos, multitudinarios locales de ocio neorenacentistas... Dejamos la metrópolis plagada de cadáveres, los hermosos cadáveres de nuestra propia derrota.

¿Cómo se desarrollaba la ciudad antes de la zonificación?

CGV: La zonificación es la base del urbanismo moderno, que nació en Prusia en la segunda mitad del siglo XIX. Evidenció un cambio de paradigma: a partir de entonces la ciudad sería contemplada como un ente productivo. La prioridad era que funcionase, y el pensamiento cartesiano de la época entendió que la manera de conseguirlo era especializando los barrios en actividades concretas: zonas residenciales, zonas industriales, zonas comerciales...

Hoy sabemos que esto no funciona. La zonificación ha traído a nuestras ciudades los barrios dormitorio, solitarios centros urbanos en días festivos y congestionados distritos de oficinas en horarios laborales. Ello explica que el urbanismo contemporáneo haya redescubierto la ciudad tradicional, la ciudad pre-zonificada o, mejor dicho, zonificada verticalmente y no horizontalmente. En la Edad Media actividades distintas se desarrollaban en el mismo espacio urbano, básicamente porque la casa medieval era un apilamiento de tareas: la tienda y el huerto en la planta baja, el taller en la primera, la vivienda en la segunda, el almacén en la tercera. El resultado era una ciudad eficiente y viva a todas horas del día.

La higiene de la metrópolis es algo totalmente interiorizado, pero fue una realidad recién en la primera mitad del siglo XX. ¿Cuál fue el cambio de paradigma?

CGV: Más que un cambio de paradigma se trató de una primera reacción a la ciudad resultante de la Revolución Industrial, una ciudad donde, como decíamos, *"miles de personas morían de ciudad"*. En 1913 tan sólo el 42% de los jóvenes berlineses fue considerado apto para hacer el servicio militar, un porcentaje que ascendía al 66% en el caso de los procedentes de áreas rurales. Es comprensible que el estupor que produjo este hecho (hasta entonces los habitantes de las ciudades habían disfrutado de una mejor calidad de vida que los del campo) incitara a muchos a pensar que el problema de las ciudades era básicamente sanitario, es decir, un asunto más de médicos que de arquitectos.

Hablemos sobre la especulación de suelo. ¿Cómo evolucionó y en qué fase nos encontramos ahora?

CGV: La ciudad contemporánea nació como un gran negocio. A finales del siglo XIX los propietarios de suelo eran auténticos depredadores. Y lo escandaloso es que los primeros urbanistas les ofrecieron herramientas para organizar su festín y evitar que los especuladores se devoraran entre sí. La Carta de Atenas, la biblia del urbanismo moderno, acabó con todo esto, dictaminando que el interés privado debía subordinarse al colectivo o, lo que es lo mismo, que el estado debía tomar el mando.

Tras la Segunda Guerra Mundial los gobiernos socialdemócratas europeos asumieron ese dictado, estableciendo la siguiente regla del juego: el suelo permanecería en manos privadas pero el derecho a construirlo estaría bajo su control. Quizás ello explique la crisis del planeamiento en la actualidad. En el libro se analiza el "urbanismo débil" de hoy en día, el

que no llega a prescribir con claridad, el que es susceptible de ser permanentemente revisado, el que deja lagunas intencionadas para que sean definidas por los especuladores globales. Este urbanismo es fruto del modelo económico tardocapitalista, que ha redescubierto en la ciudad la gran tajada de pastel de antaño.

En la sección Metrópolis se presentan los principales casos de urbes utópicas, como la 'Ciudad jardín'. Todo eso parece haber desaparecido y ahora todos quieren reinventar tipologías arquitectónicas. ¿En qué está la discusión?

CGV: Habría que matizar esta afirmación. Por un lado es cierto que se experimenta en determinadas tipologías arquitectónicas, como los edificios de oficina o los centros culturales; pero también lo es que no se hace en otras, como la vivienda, básicamente porque su definición ha quedado en manos del sector privado, que es muy conservador. Por otro lado, es verdad que el modelo productivo tardocapitalista prima la eficiencia, lo que resta espacio a los "visionarios"; pero también lo es que la lógica cultural postmoderna es curiosa y exige novedades permanentemente, lo que ha impulsado la experimentación con modelos urbanos.

En la última parte del libro se mencionan algunos de ellos que han logrado posicionarse en el centro del debate sobre la ciudad contemporánea. Como decía Eduardo Galeano: *"La utopía está en el horizonte. Camino dos pasos, ella se aleja dos pasos y el horizonte se corre diez pasos más allá. ¿Entonces para qué sirve la utopía? Para eso, sirve para caminar"*.